

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Umum

Menurut Dirjen Perhubungan Darat (1998) menjelaskan pengertian bahwa :

1. parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara,
2. berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya,
3. fasilitas parkir adalah lokasi yang telah di tentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu,
4. parkir di badan jalan (*street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan,
5. fasilitas parkir di luar badan jalan (*off street parking*) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa parkir dan atau gedung parkir,
6. satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan suatu kendaraan (Mobil penumpang, bus, atau sepeda motor) termasuk ruang bebas dan lebar bukaan pintu untuk hal – hal tertentu bila tanpa penjelasan SRP adalah SRP untuk mobil penumpang,

7. jalur sirkulasi yaitu jalur yang dipenuhi untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar fasilitas parkir,
8. jalur gang merupakan jalur antara 2 deretan ruang parkir yang berdekatan.

2.2 Parkir

Menurut Hobbs (1995), parkir di jalan memiliki kerugian yaitu menghambat arus lalu lintas yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan dan keterlambatan pada seluruh kendaraan. Meskipun demikian, beberapa parkir di jalan masih diperlukan bila keadaan mengizinkan, yaitu pada jalan yang memiliki lebar sekitar 10 m dengan arus lalu lintas dua arah yang arusnya tidak melebihi 400 kendaraan / jam atau 600 kendaraan / jam pada lalu lintas satu arah.

Menurut Wells (1993), berdasarkan penelitian yang dilaksanakan terhadap parkir di jalan yang dilaksanakan di Inggris, maka dapat dijelaskan bahwa akibar parkir tiga mobil yang parkir pada ruas jalan sejauh 1 kilometer akan secara efektif mengurangi lebar jalan 5,5 meter menjadi 4,6 meter, yaitu untuk jalan yang dibangun untuk standar lalu lintas dua arah turun menjadi satu arah.

2.3 Pengendalian Parkir

Menurut Hobbs (1995), pengendalian parkir di jalan maupun di luar jalan merupakan hal penting untuk mengendalikan lalu lintas agar kemacetan, polusi dan kebisingan dapat ditekan, dan juga akan meningkatkan standar lingkungan dan kualitas pergerakan pejalan kaki dan pengendara sepeda. Karakteristik parkir

perlu diketahui untuk merencanakan suatu lahan parkir. Beberapa parameter karakteristik parkir harus diketahui.

1. Akumulasi parkir

Akumulasi parkir yaitu jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan kategori maksud perjalanan, dimana integrasi dari akumulasi parkir selama periode tertentu, menunjukkan beban parkir (jumlah kendaraan parkir) dalam satuan jam kendaraan per periode tertentu.

2. Durasi parkir

Durasi parkir yaitu rentang waktu sebuah kendaraan parkir di suatu tempat dalam satuan menit atau jam per periode tertentu.

3. Volume parkir

Volume parkir menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya dalam hari). Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir, dalam menit atau jam, menyatakan lama parkir.

4. Pergantian parkir (*parking turnover*)

Pergantian parkir (*parking turnover*) menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan luas ruang parkir untuk periode waktu tertentu.

5. Indeks parkir

Indeks parkir adalah ukuran yang lain untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan.

6. Kapasitas parkir

Kapasitas Parkir adalah banyaknya kendaraan yang dapat ditampung oleh suatu lahan parkir selama waktu pelayanan.

2.4 Fasilitas Parkir

Menurut Direktur Jendral Perhubungan Darat (1996), fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang bersifat tidak sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. Fasilitas parkir bertujuan untuk memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran lalu lintas.

Menurut Pignataro (1973), fasilitas parkir dibedakan menjadi beberapa jenis. Fasilitas parkir tersebut antara lain :

1. parkir di badan jalan (*on street parking*), terdiri dari :
 - a. parkir terbatas (*restricted curb parking*),
 - b. parkir tak terbatas (*unrestricted curb parking*).
2. parkir di luar badan jalan (*off street parking*), terdiri dari :
 - a. parkir pelataran (*surface lots*),
 - b. parkir garasi (*garages*).

parkir garasi dibedakan menjadi :

1. parkir di atas tanah (*above ground*),
2. parkir dibawah tanah (*underground*),
3. kombinasi keduanya.

2.5 Survei Parkir

Menurut Hobbs (1995), survei parkir dapat dilakukan dengan berbagai cara, antara lain yaitu:

1. perhitungan di tapal batas daerah perencanaan (*cordon count*)

Daerah perencanaan yang akan disurvei dikelilingi oleh pos-pos pengawasan dan penghitungan yang didirikan pada semua persimpangan jalan. Pada tiap pos, dilakukan perhitungan terpisah antara kendaraan yang masuk dan keluar, per jam atau per periode waktu yang lebih pendek. Penjumlahan secara aljabar semua kendaraan yang masuk dan keluar menghasilkan akumulasi semua kendaraan pada area tersebut. Akumulasi ini menunjukkan jumlah kendaraan yang diparkir dan yang berjalan pada area tersebut, dan jumlah ini merupakan ukuran fasilitas parkir yang dibutuhkan.

Hal yang lebih penting daripada menetapkan permintaan parkir, ialah kenyataan bahwa akumulasi yang ditunjukkan dengan cara perhitungan di tapal batas ini dapat dipakai sebagai kerangka pengendalian. Survei parkir yang lebih rinci perlu dilakukan dalam waktu yang lebih panjang. Perhitungan dapat dilakukan secara manual atau otomatis,

2. wawancara langsung

Pengendara kendaraan yang parkir pada daerah studi diwawancarai tentang asal dan tujuan perjalanannya serta maksud melakukan parkir. Informasi ini, bersama dengan informasi lama waktu parkir, memungkinkan perumusan karakteristik parkir utama.

Wilayah survei dibagi beberapa bagian yang ukuran tiap bagian ditetapkan sedemikian sehingga areal tersebut dapat diliput dalam satu hari oleh tim pewawancara. Suatu penelitian pendahuluan dapat menentukan panjang penggal jalan untuk tiap pewawancara dan penentuan tersebut berdasar pada kepadatan serta pergantian parkir, namun pada kondisi parkir pusat kota yang khas panjang tersebut tidak melebihi 100 meter,

Untuk tiap kendaraan, pewawancara mencatat informasi sebagai berikut:

- a. nomer plat kendaraan: untuk tujuan identifikasi,
- b. klasifikasi kendaraan: mobil penumpang, taksi, truk, dan sebagainya,
- c. sifat parkir: sah, tidak sah, sisi jalan, luar jalan, garasi, dan sebagainya,
- d. waktu kendaraan berhenti untuk parkir,
- e. waktu kendaraan meninggalkan tempat parkir,
- f. tempat berhenti paling akhir yang penting tempat pengemudi menghentikan kendaraan (sebelum sampai ke tempat parkir).
- g. tempat tujuan pengemudi setelah meninggalkan kendaraannya di tempat parkir,
- h. maksud pengemudi memarkir kendaraannya: belanja, bekerja, bisnis, bongkar-muat, dan sebagainya.

3. survei cara patroli

Wilayah studi dibagi menjadi beberapa bagian yang cukup kecil sedemikian hingga dapat dipatrol di setiap interval waktu yang memadai. Pada tiap patroli, dihitung jumlah kendaraan yang parkir di tiap daerah studi, dengan demikian dapat diperoleh akumulasi parkir selama waktu survei. Petugas survei

juga mencatat setiap nomor plat kendaraan, maka dapat diketahui interval patroli sebuah kendaraan diparkir dan dengan demikian didapat informasi tentang lama waktu parkir,

4. taksiran permintaan parkir tak terpenuhi

Teknik-teknik studi yang sejauh ini dibahas berkaitan dengan kendaraan. Teknik-teknik tersebut dapat menunjukkan statistik yang relevan dengan penggunaan parkir, namun tidak dapat menunjukkan permintaan parkir yang terpenuhi (*surpressed parking demand*) akibat fasilitas yang kurang. Perkiraan permintaan parkir tak terpenuhi ini membutuhkan teknik riset pasar dengan mewawancarai sebagian anggota masyarakat. Survei transportasi dapat meliputi pertanyaan tentang parkir, tetapi untuk memperoleh data statistik yang memuaskan dalam penggunaannya pada area yang kecil, sampel banyak dibutuhkan,

5. survei fasilitas parkir yang ada

Survei parkir harus memungkinkan untuk dikembangkan selanjutnya. Pengembangan ini harus merinci tipe parkir, apakah parkir di jalan atau di luar jalan, digunakan sepenuhnya atau sebagian, seperti tertera di bawah ini.

- a. Lokasi dan kontrol: parkir di jalan (sisi jalan, unilateral, bilateral, paralel, dan parkir miring); parkir di luar jalan (ruang terbuka, ruang tertutup, ramp dan tipe, mekanis, tata ruang parkir dan pengaturan masuk dan keluar); parkir pribadi atau umum.
- b. Pembatasan waktu: lama dan batasan waktu menurut jam bebas atau memakai meteran, serta satuan ongkos parkir.

2.6 Pola Parkir

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (1996), terdapat beberapa desain parkir yang dibedakan berdasarkan letaknya adalah sebagai berikut.

2.6.1 Desain parkir di luar badan jalan

Parkir di luar badan jalan dimaksudkan untuk memudahkan para pengguna jasa parkir, selain memberikan keselamatan pengguna jalan dan kelancaran lalu lintas. Pola parkir ini juga tergantung pada tersedianya lahan serta letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani. Dengan demikian desain parkir di luar badan jalan perlu disesuaikan dengan kebutuhan ruang parkir.

1. Pola parkir mobil penumpang satu sisi.

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan lahan untuk parkir sempit sehingga memerlukan desain sebagai berikut.

a. Membentuk sudut 90°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibanding pola parkir paralel, tetapi kemudahan dan kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruang parkir lebih sedikit dibanding dengan pola parkir dengan sudut yang lebih kecil dari 90° .

b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60°

Pola parkir ini mempunyai daya tampung lebih banyak jika dibanding dengan pola parkir paralel, dan kemudahan serta kenyamanan pengemudi melakukan manuver masuk dan keluar ke ruangan parkir lebih besar jika dibanding dengan pola parkir dengan sudut 90° .

2. Pola parkir mobil penumpang dua sisi.

Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan lahan parkir yang cukup memadai.

a. Membentuk sudut 90°.

Pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah.

b. Membentuk sudut 30°, 45°, 60°.

Pola parkir ini, arah gerakan lalu lintas kendaraan dapat satu arah atau dua arah, serta memiliki daya tampung yang lebih banyak dan memberikan kemudahan pada pengemudi untuk melakukan manuver parkir.

3. Pola parkir pulau

Pola parkir ini diterapkan jika ketersediaan lahan untuk parkir yang cukup luas.

4. Pola parkir bus/truk

a. Posisi kendaraan dapat dibuat menyudut 60° ataupun 90° tergantung dari luas areal parkir. Dari segi efektivitas ruang, posisi sudut 90° lebih menguntungkan.

b. Pola parkir satu sisi

c. Pola parkir dua sisi

5. Pola parkir sepeda motor

Pada umumnya posisi kendaraan adalah 90°. Dari segi efektivitas ruang posisi sudut 90° paling menguntungkan.

- a. Pola parkir satu sisi.

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan lahan yang sempit.

- b. Pola parkir dua sisi.

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan lahan yang cukup memadai (lebar ruas kurang lebih 5,6 m)

- c. Pola parkir pulau.

Pola ini diterapkan apabila ketersediaan lahan yang cukup luas.

2.6.2 Desain parkir di badan jalan

Dirjen Perhubungan Darat (1998) menjelaskan bahwa ada 3 desain parkir di badan jalan.

1. Penentuan Sudut Parkir

Penentuan sudut parkir yang dipakai umumnya ditentukan sebagai berikut:

- a. lebar jalan,
- b. volume lalu lintas pada jalan yang bersangkutan,
- c. karakteristik kecepatan,
- d. dimensi kendaraan,
- e. sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peran jalan yang bersangkutan.

2. Pola Parkir

Ada beberapa pola dalam parkir.

- a. Pola Parkir Paralel
 1. Pada daerah datar.
 2. Pada daerah tanjakan.
 3. Pada daerah turunan.

b. Pola Parkir Menyudut

1. Besarnya lebar ruang parkir, ruang parkir efektif dan ruang manuver untuk jalan kolektor maupun lokal.
2. Besarnya lebar ruang parkir, ruang parkir efektif dan ruang parkir manuver berbeda berdasarkan sudut 30° , 45° , 60° , 90° pada daerah tanjakan dan daerah turunan.

3. Larangan parkir

- a. Sepanjang 6 meter sebelum dan sesudah tempat penyebrangan jalan atau tempat penyebrangan sepeda yang telah ditentukan.
- b. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 meter.
- c. Sepanjang 50 meter sebelum dan sesudah jembatan.
- d. Sepanjang 100 meter sebelum dan sesudah perlintasan sebidang.
- e. Sepanjang 25 meter sebelum dan sesudah persimpangan.